



JAGUARS GROSSER WURF

Britisches Oberhaus AUF RÄDERN

Wie kaum eine andere Limousine gelten die XJ-Modelle von Jaguar als Idealbild des britischen Automobils. Leider ist nicht immer alles Chrom, was glänzt. Für gepflegte Exemplare gilt allerdings das Motto: Ist die Katze gesund, freut sich der Mensch. Dies umso mehr, als der Einstieg in das britische Oberhaus erstaunlich günstig sein kann.

Es klingt wie ein Treppenwitz der Geschichte, die einstigen Kolonialherren wurden sozusagen von der Kolonie kurzerhand gekauft. Die stolze Marke Jaguar gehört seit März 2008 zum indischen Unternehmen Tata-Motors. Dennoch fühlen sich die Inder der britischen Tradition offensichtlich stark verbunden. Der Name Jaguar XJ fährt mittlerweile in der achten Generation, und ein Ende ist (hoffentlich) nicht in Sicht. Die Jaguar-Geschichte geht also auch unter neuer Leitung weiter... Doch der Reihe nach. Als Sir William Lyons, Chef und Gründer des Hauses Jaguar, im Jahre 1968 letzte Hand an sein neues Topmodell legte, ahnte er vermutlich nicht, dass der XJ (das Kürzel steht für Xperimental Jaguar) genannte Wagen wie keine andere Limousine unser Bild des britischen Automobils prägen sollte. Der XJ

war und ist für die Marke stilbildend bis in die Neuzeit und bleibt für immer ein automobiler Klassiker.

Gedrungen flache Karosserielinie, markanter Chromgrill von vier Rundscheinwerfern umrahmt, die hinten abfallende coupéartige Dachlinie und ein schmales, eingezogenes Heck mit kleinen trapezförmigen Rückleuchten. Das Design ist so eigenständig, es wird sofort auch von kleinen

der Hütte und eine Instrumentierung, die an das Cockpit eines Jets erinnert. Bei der Serie I sind Tacho und Drehzahlmesser direkt vor dem Fahrer, die fünf Smith-Zusatzinstrumente – ebenfalls mit Chromringen – und eine Sammlung von zehn Kippschaltern sind mittig platziert, wie schon beim E-Type und den Mk. 2-Limousinen. Ein Highlight ist der Kippschalter ganz rechts, mit dem der Pilot zwischen den beiden Tanks umschal-

» Das sehr aufwendige Fahrwerk setzt bis heute Maßstäbe in Sachen Komfort und Straßenlage. «

Buben (und Mädchen) als Jaguar erkannt. Auch im Innenraum erfüllt die britische Luxuslimousine alle Erwartungen an das Klischee. Kommode Polster mit feinstem Connolly-Leder bespannt, in denen man tief und geborgen sitzt. Reichlich Wurzelholz in

ten kann: Der Benzinvorrat von insgesamt 90 Litern wartet in zwei Tanks links und rechts in den hinteren Kotflügeln auf seinen Einsatz; ist der eine Tank leer, kann man am Armaturenbrett auf den Zweiten umschalten und hat wieder eine Tankanzeige, die

STECKBRIEFE - DIE OBERKLASSE-WETTBEWERBER



Mercedes S-Klasse, W 108/W 109

In Technik und Design war die erste S-Klasse der Nobelpatze aus England mindestens ebenbürtig, die Verarbeitungsqualität war sicherlich besser und langlebiger. Die S-Klasse konnte mit Motoren von 2,5-6,3 Liter Hubraum bestückt werden. Der 6,3 Liter V8 bot dem XU12 leistungsmäßig Paroli, aber der 12-Zylinder-Nimbus blieb ihm verwehrt. Dafür konnten Käufer ihrer S-Klasse mit diversen aufpreispflichtigen Optionen individuell ausstatten und freuten sich über ein großzügiges Raumangebot mit teutonisch sachlichem Innendesign. Auch eine Langversion SEL war im Angebot und machte aus der S-Klasse einen „Chauffeurwagen“.

Der Nachfolger (W 116) erschien 1972 mit einer völlig neuen Karosserie, während Jaguar nur Detailpflege betrieb.

Bauzeit	1965-72
Stückzahl	ca. 383.000
Motoren	6-Zyl.-Reihe-V8, Viertakt, wassergekühlt
Leistung (PS)	130-250
Hubraum (Liter)	2,5-6,3
Vmax (km/h)	177-220
Verbrauch (l/100 km)	12-18
Neupreis (DM)	23.500 (280 SE, 1972)
Marktwert (Euro)*	9.000-15.000 (280 SE 3.5)



Opel Kapitän/Admiral/Diplomat B

Mit den Oberklassemodellen von Kapitän bis Diplomat versuchte Opel bis Ende der 70er-Jahre, in der Oberklasse mitzuspielen. Während Kapitän und Admiral mit einem 2,8 Liter großen Reihensechszylinder bestückt waren, schöpfte der Diplomat seine überlegene Leistung aus einem 5,4 Liter großen Chevrolet V8. Die Fahrzeuge waren gut ausgestattet und hochwertig verarbeitet, komfortabel und technisch up to date, dabei aber deutlich günstiger als vergleichbare Mercedes oder Jaguar. Der große Erfolg blieb dennoch aus, was vielleicht auch an dem am US-Geschmack orientierten Design lag. Heute sind sie begehrte Zeitzeugen der 70er-Jahre. Da die Ersatzteilverorgung nicht unproblematisch ist, sind die großen Opel nur noch selten auf den Straßen zu sehen.

Bauzeit	1969-77
Stückzahl	58.157
Motoren	6-Zyl.-Reihe-V8, Viertakt, wassergekühlt
Leistung (PS)	129-230
Hubraum (Liter)	2,8-5,4
Vmax (km/h)	177-200
Verbrauch (l/100 km)	15-21
Neupreis (DM)	17.800 (Admiral, 1972)
Marktwert (Euro)*	6.000-10.000 (Kapitän, Admiral)



Rover P6 3,5 V8

Als der Rover P6 1963 mit einem 2-Liter-Vierzylinder erschien, war der Wagen technisch ein Meisterstück mit einer De-Dion-Hinterachse, vier Scheibenbremsen und den damals vorbildlichen Sicherheitsmerkmalen (Sicherheitsgürte, Sicherheitslenksäule) war er seiner Zeit voraus. Den zum Fahrwerk passenden Motor erhielt er 1968, als Rover die Produktionsrechte an einem 3,5 Liter großen Buick V8 erwarb, der seither in unzähligen britischen Fahrzeugen von Morgan bis TVR für Vortrieb sorgte. Anders als Jaguar, Opel und Mercedes wirkte der Rover von außen eher unscheinbar und wurde so ein Paradebeispiel für britisches Understatement: man sah dem Wagen nicht an, dass er eigentlich zur Oberklasse gehörte. Und man sah ihm die fortschrittliche Technik nicht an!

Bauzeit	1968-76
Stückzahl	79.057
Motoren	V8, Viertakt, wassergekühlt
Leistung (PS)	143-150
Hubraum (Liter)	3,5
Vmax (km/h)	190-200
Verbrauch (l/100 km)	13
Neupreis (DM)	17.900 (1972)
Marktwert (Euro)*	5.000-8.000

Auf dem Sprung: Hinten der schwarze Jaguar XJ 6 Serie 1, davor der blaue Daimler Sovereign Serie 2. Die Frontpartien sind das Hauptunterscheidungsmerkmal der beiden Serien.

„voll“ anzeigt. Das längs verstellbare, filigrane Zweispochenlenkrad lässt sich dank moderner Zahnstangenlenkung mit Servohilfe auch mit behandschuhten Fingern sanft dirigieren. Eine Sparversion ohne Servo war zwar in den Prospekten aufgeführt, wurde aber, glaubt man den Experten, offenbar nie verkauft.

Limousine mit Sportgenen

Unter der lang gestreckten Motorhaube steckt der legendäre Reihensechszylinder mit zwei oben liegenden Nockenwellen, der schon in den Sportwagen der XK-Serie,

dem E-Type und natürlich in den Vorgängerlimousinen für standesgemäßen Vortrieb sorgte. Im XJ 6 ist der lauffähige Langhuber zunächst mit 2,8 oder 4,2 Liter Hubraum lieferbar, der mit jeweils zwei Vergasern bestückt ist und damit 145 PS respektive 186 DIN-PS produzierte, die über ein Vierganggetriebe mit optionalem Overdrive oder eine Dreigangautomatik an die Hinterräder geleitet wurden.

Das Fahrwerk mit der aufwendigen, unabhängigen Hinterachse, die auch im E-Type verwendet wurde, war sehr komfortabel abgestimmt, hatte aber dennoch ein für



Opulent: Instrumente mit Chromring, Klipp-schalter, das Lenkrad ist nicht original.



Klassisch ergonomisch: holzurnahmte Instrumentengruppe direkt vor dem Fahrer.



Stylisch: aufklappbarer Schminke- und Kosmetikspiegel.

MARKENGESCHICHTE DAIMLER

DER BRITISCHE DAIMLER

Daimler gilt als älteste Automobilmarke Großbritanniens. Die Marke mit dem geschwungenen D als Logo war bereits 1893 auf der Insel aktiv. Der Besitzer, Frederick R. Simms, nahm zwei Jahre zuvor Kontakt mit Gottlieb Daimler auf, um die Lizenz für Daimlers schnell laufende Verbrennungsmotoren für die Insel zu erwerben. Später machte Daimler sich einen Namen mit zumeist hochnoblen eigenen Fahrzeugen. Interessanterweise war es Daimler und nicht Rolls-Royce, dessen Fahrzeuge vom englischen Königshaus bevorzugt wurden. Nachdem Daimler im Mai 1960 an Jaguar übergang, nutzten die neuen Besitzer Daimler quasi als Übermarke für besonders edel ausgestattete Jaguar-Varianten, die meist als Chauffeurlimousinen mit hölzernen Picknicktischen im Fond ausgestattet waren. Ein Sonderfall im Portfolio war der Daimler Roadster SP 250 mit Kunststoffkarosserie, er wurde auch unter dem neuen Besitzer noch bis 1964 gebaut. 1989 schließlich kaufte das amerikanische Unternehmen Ford Daimler und Jaguar. 1992 endete die Geschichte der Daimler im Konzern vorläufig, um 1996 als Daimler Century in einer auf 100 Stück limitierten Version eine Renaissance zu erleben. Seit 2005 wird die Marke wieder für verfeinerte Modelle genutzt, bis sie schließlich Anfang 2009 (endgültig?) mit dem letzten Super Eight aus dem Programm verschwand.